

• (1710)

Je crois que le député a fait une recommandation utile et valable. Cependant, il y a une réserve. Si on y regarde de plus près, si on en analyse plus attentivement non pas le principe mais l'application, la motion ne nous paraît pas totalement satisfaisante à moins qu'on y intègre certaines dispositions. Je voudrais énumérer certaines conditions qui devraient être attachées à la mesure recommandée dans la motion.

[Français]

D'abord, je l'ai dit plus tôt, nous, de ce côté-ci de la Chambre, les députés libéraux, sommes d'avis que cette politique est valable et que des études semblent démontrer clairement une incidence positive sur le nombre d'accidents de la route.

Nous croyons toutefois que dans son application, une telle mesure pourrait coûter des milliers de dollars aux automobilistes canadiens, à cause de surcharges inévitables sur le système électrique de l'auto. Et nous croyons que toute mesure législative ayant comme but l'effet espéré par le député de Crowfoot (M. Malone) devrait tenir compte de cet aspect, de son application. Il est évident, monsieur le Président, qu'un système d'éclairage conçu pour être allumé à peine 10 p. 100 du temps n'est pas un système complet et approprié. Il devrait donc incomber aux manufacturiers d'automobiles la nécessité d'avoir un système différent qui permettrait à toutes les voitures canadiennes d'être équipées pour que les phares soient allumés continuellement. Si non, les frais d'entretien inhérents aux phares d'une voiture pourraient être assez onéreux pour le public consommateur.

[Traduction]

Je suis certain que si une telle mesure était mise en oeuvre sans préparation adéquate par les fabricants d'automobiles eux-mêmes, elle pourrait faire naître un marché très lucratif pour les garages ou les manufacturiers de pièces d'automobiles. Je ne voudrais pas que les consommateurs déboursent inutilement à cause de cette motion.

[Français]

Je pense qu'il y a d'autres coûts également que l'automobiliste canadien pourrait devoir assumer et je crois que le gouvernement devrait faire une étude très approfondie de cette question avant d'aller de l'avant. Nous parlons évidemment des coûts additionnels que constituerait l'ajout du dispositif nécessaire à une automobile qui est déjà conçue et qui n'a pas ce dispositif, ainsi que le coût qui pourrait être amené aussi par l'ajout à une voiture importée et aussi aux coûts qu'entraînerait une révision du processus de la chaîne de montage.

Tous ceux parmi nous qui suivent de près ou de loin l'évolution du *design* automobile savent que de plus en plus d'autos sont munies de ce que l'on pourrait appeler des *pop-up headlights*, c'est-à-dire des phares rétractables. Ce *design* vise à avantager l'auto non seulement sur le plan esthétique, mais aussi à lui donner une prestation aérodynamique accrue.

On peut s'imaginer sans trop de difficulté que le *design* en question perdrait une bonne partie de son effet aérodynamique sous l'empire de la loi proposée cet après-midi par le député de Crowfoot. En effet, ces autos rouleraient à longueur de journée avec leurs phares sortis, ce qui entraînerait à coup sûr une consommation accrue d'essence.

Système automatique d'allumage des phares

Un autre effet qui pourrait être dangereux dans la mesure législative proposée par le député serait son impact potentiel sur le pacte de l'automobile.

Quelles seraient les conséquences d'une mesure législative qui, n'étant pas réciproquée par le gouvernement américain, constituerait *de facto* une barrière non tarifaire imposée sur le marché de l'automobile en Amérique du Nord. En effet, une automobile fabriquée aux États-Unis, selon les normes américaines, ne pourrait être conduite au Canada qu'après de dispendieuses modifications.

Finalement, monsieur le Président, je voudrais souligner à votre attention que nonobstant ces quelques réserves que je viens de mentionner, nous du parti libéral appuyons l'esprit de la motion du député de Crowfoot. Nous croyons en effet que l'application d'une telle mesure aurait un impact tout à fait positif sur le nombre d'accidents de la route, pour diminuer le nombre d'accidents de la route, et aurait donc un effet positif au niveau de la sécurité routière.

Une telle mesure ne sauverait-elle qu'une vie, le député de Crowfoot devrait être félicité pour son initiative. Et je termine en disant qu'une démarche gouvernementale devrait être entreprise dans les plus brefs délais et que ce sont les fabricants d'automobiles qui devraient être appelés à modifier les voitures pour qu'un tel dispositif soit incorporé à la voiture sans qu'il en coûte des dépenses supplémentaires pour le public consommateur canadien.

• (1720)

[Traduction]

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord): Monsieur le Président, j'appuie cette motion bien qu'elle pourrait bien être superflue vu que le ministre des Transports (M. Crosbie) a annoncé l'entrée en vigueur le 1^{er} décembre 1989 d'une mesure exigeant l'utilisation des phares de jour. Le ministre propose que tous les véhicules manufacturés ou importés au Canada comportent un dispositif pour l'allumage diurne des phares à partir du 1^{er} décembre 1989 et, à partir de septembre 1988, tout nouveau véhicule daté à l'usine d'un tel dispositif devra satisfaire aux normes techniques du règlement fédéral. Le ministre précise ensuite ces règlements.

J'appuie cette motion en raison du fléau des accidents d'automobiles, du coût élevé et des souffrances physiques et morales énormes qu'ils entraînent. Plus de 4 000 hommes, femmes et enfants sont décédés dans des accidents de la route au Canada en 1985 et on s'attend à un chiffre du même ordre pour 1986. En plus de ces 4 000 personnes, des dizaines de milliers d'autres ont subi des accidents d'automobile qui n'ont pas été mortels mais qui ont causé des blessures dont beaucoup de blessures permanentes qui ont eu des conséquences désastreuses pour la santé et le bien-être des victimes, qui ont coûté très cher en frais d'hospitalisation, en pertes de revenus et en souffrances pour les familles des blessés.

Je voudrais rappeler brièvement au député de Crowfoot (M. Malone) que les gouvernements suédois, norvégien et finlandais, qui ont depuis très longtemps pris les mesures qu'il préconise, sont depuis de nombreuses années des gouvernements sociaux-démocrates. Il nous arrive parfois à nous, socialistes, de faire ce qu'il faut.